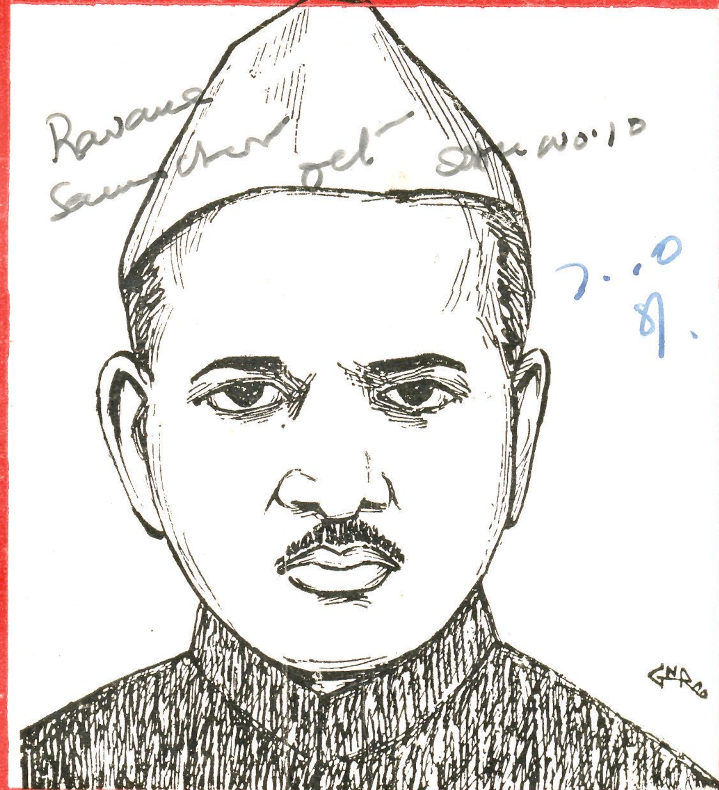


రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY

సంపుటి 6
సంచిక 10
అక్టోబరు
1963



रवाणा समाचार

సాలు చందా 3 రూపాయిలు



విడి 25 న.పై. ప్రతి

సంపుటి 6

సంచిక 10

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

A-103



ధరల నదుపులో

ఉంచేందుకు

సహాయపడండి.

* * *

దేశరక్షణకోసం

పొదుపుచేయండి.

ఎ: జిల్లేపలి భాస్కరరావు.

శ్రీ శోభకృత్ నామ సంవత్సర ఆశ్వీజ శు॥ త్రయోదశి మంగళవారం **1—10—63**

మరపురాని మానవత

మానవతఅంటే మానవులమైన మనలోని నాగరికత. దీని ప్రమేయమే జీవితాల ఔన్నత్య సాధనకు, పవిత్రమైన నీతినియమాల అనుసరణకు మూలమవుతుంది. మానవునిమనుగడలో వ్యక్తి భావనకంటె సంఘదృష్టి మెండు. దీన్ని ఆధారంచేసుకునే తనయొక్క ప్రతిపత్తిని లెక్కతే గల్గుతాడు తాను. తాను, తాను, గాపుట్టి పెరిగి మరణించడంలో పొందలేని ఏదోఒక అవ్యాజాన్ని సంఘాదర్శ ప్రామాణికంలో కనుగొనబట్టే మానవసమాజనిర్మాణాన్ని ఆశించి అనుసరిస్తున్నాడు. అంటే తనఉనికికి పరమార్థం ఒక్క వ్యక్తిత్వమేగాక సంఘీయత, సాంఘికాభివృద్ధి, సామాజికవికాసంలాంటివెన్నో ఉపలక్షింపబడుతున్నాయి. యీ సంస్కారపు చైతన్యాన్ని మానవత అని పరిభాషించడం గమనార్హం.

భారతీయులందరికీ ఆదర్శప్రాయుడనుకుంటున్న అమరజీవి మహాత్మాగాంధి ఆచరణపూర్వకంగా గుర్తించి విలువకట్టగలిగిన విషయమే ఈ మానవత. అప్పటి నాగరికతలో చైతన్యరహితముగాసాగుచున్న దృష్టిప్రమాణికానికొక క్రొత్తవెలుగు కలిగించి మనలో వ్యక్తిశక్తిని పుష్టికరంగా స్థాపించడంతోపాటు యిరుగుపొరుగు మానవతను గుర్తించి మానవ సమాజ వికాసానికి నాందిపాఠం వల్లించాడు. ఆ ధ్యేయ

ముతో ఆయనసాగించిన హరిజనోద్ధరణ కార్యక్రమం ఈనాడు ప్రపంచవ్యాప్తంగా బింబించి రకరకాలుగా ప్రతిఫలిస్తూ పీడిత మానవలోకోద్ధరణకు, పతితజనోద్ధరణకు సాధనోపాయమువడమే గాకుండా రాజకీయప్రమేయంగా మానవ విచ్ఛిత్తిని అరికట్టి అఖిల మానవశ్రేయస్సుకు మూలసూత్రమవటం మనమందరము గుర్తింప వలసినది.

అక్టోబరు రెండవ తేదీ అనగానే మనకు గుర్తుకురావలసింది గుర్తింపబడిన మానవత. కలుషిత వాతావరణంలో కనుమరుగైన మనశక్తి మానవుల నైతికసంపత్తి. దీనిపైన ఆధారపడిన శాస్త్రం ప్రామాణికపాలనాశక్తి. సాంఘికోద్ధరణ, నీతి,నాగరికతయున్నూ. మన పురాణేతిహాసాలలో మనకు పూర్వులు మనజీవితాల ఒరవడికి దిద్దిన కొన్నిమార్గాలను గాంధీజీ ఎల్లకాలాలు స్మరిస్తూ వుండేవారు. వారు ఆకాంక్షించిన రామరాజ్యంలో గ్రామోద్ధరణ కార్యక్రమం అతిముఖ్యమైంది. గ్రామాలు సర్వశోభాయమానంగా వుంటేనే నీతి నాల్గుపాదాల నడువగలదని వారి వాదన.

గ్రామములస్థాయినుండి ఏసూత్రమయినా వర్తింపబడితే కోట్లాదికోట్లుగావున్న మన ప్రజలకు గట్టిపునాది ఏర్పడుతుంది. దాంతో పైన రాణింపబడే రాజ్యాంగంలో కావలసిన వికాసం కలిగించుకోవటానికి వీలుకలుగుతుంది. పునాది గట్టిలేని పరిపాలకులకు ప్రజలు పరిస్థితులమధ్య వత్తిడిలో ఎన్నుకోవటం తటస్థపడితే ప్రామాణిక జీవనస్థాయి కోల్పోగల్గుతాము. స్థిరమైన, స్థిమితమైన పాలనావ్యవస్థ కలుగక వ్యక్తిగతప్రయోజనాలకై ఏర్పడే రాజ్యాంగంలోనూ సమగ్రదృష్టిలేని అసంగత కార్యక్రమావలంబన వలన స్థితిగతులు తల్లకిందులై మానవతే దెబ్బతింటుంది. తాను తినలేనిభుక్తి యితరులకెందుకనుకొనే రోజులు వస్తాయి. తోడిమానవులు పీడింపబడుతున్నా, సిద్ధాంతాలంటూ స్థాయీభావమంటూ సంస్కారరూపాన్నే మార్చివేస్తారు. అధికార వికేంద్రీకరణకుబదులు జులుం సాగుతుంది.

ఈనాటి మన దేశపరిస్థితులు పరిశీలిస్తే పైన గుర్తించిన ధోరణిలాంటి విపరీతశక్తి ఒకటి కల్గి ఉన్నట్లు గోచరిస్తున్నది. ప్రజలు అన్నివిధాలా బాధలనే వర్ణిస్తున్నారు. దీనికి కారణం మనలో సాంఘికదృష్టి పెంపొందటంలేదని, గ్రామాల ఔన్నత్యం కల్గలేదని, స్థిరమైన జీవనప్రమాణాన్ని కలిగించే ప్రణాళికలు అనుసరింపబడలేదని అనిపిస్తుంది. మనలో నిద్రిస్తున్న మానవతను గుర్తింపచేసిన గాంధిమహాత్ముని స్మారకంగానయినా యీ అక్టోబరు రెండవతేదీనుండి ప్రజలు, పాలకులు అందరూ తమ వ్యక్తి సానుకూలతనేగాక మానవతా సంక్షేమగమనికకు పూనుకుంటే ప్రణాళికావిజయం తథ్యంకాకపోదు.

ఈనాడు రవాణారంగంలో చట్టాన్ని అనువర్తింపచేసేవేళ పరిశ్రమదారులు దెబ్బతినరాదనే దృష్టితో వర్తిస్తున్నట్టులేదు. ముఖ్యంగా దీనిని పరిశీలకుడు గుర్తించడానికి కారణమేమంటే ప్రజలలో చట్టాలకు విపులంగా ప్రచారం జరగకపోవటమే. అధికారులందరు చట్టమేగదా తాము అనుసరిస్తున్నది అని అనుకుంటారుగాని చట్టాన్ని అనువర్తించేవేళ తమకుతోచిన విధానమే గుర్తిస్తున్నారుగాని చట్టప్రమేయాన్ని పరిశీలించి వర్తించటంలేదు.

ఉదాహరణగా ఆంధ్రప్రదేశ్ పన్నుల చట్టం వర్తింపు చేయాలి అంటే ఆయా జిల్లాలలో 1-4-63 నాటికి ఆపినట్టుగా తమకు రూల్సు ప్రకారం తెలియనట్టి ప్రతి మోటారు బండి పైన పన్ను చెల్లించాలని పెనాల్టీలతో డిమాండ్లు తయారుచేసి ప్రభుత్వానికి యింత ఎక్కువ ఆదాయం కల్గించగలమనే తప్పుడు అంచనా సృష్టించ గలిగారే గాని యదార్థంగా రోడ్లపై నడిచే ప్రతిబండికి పన్ను వసూలు చేద్దాం అనే నీతిని, కట్టడిని ఎక్కడ ప్రదర్శించ గలిగారు? రూల్సులో చెప్పినట్టు రిజిస్ట్రేషన్ పుస్తకం బండి ఆపినట్టుగా తెలుపు రిపోర్టుతో సహా దాఖలు కాకపోతే కూడా పన్ను డిమాండు చేయబడిన విషయాలనేకం ఉన్నాయి. జాతీయకరణ జరిగిన జిల్లాలలో కొన్ని తావులందు ఆగిన బస్సులకు వాడకంలో లేవని డిమాండ్లు జరగలేదు. మరికొన్ని సందర్భాలలో బండ్లు తిరగక పోయినా డిమాండుపన్ను నోటీసులువచ్చాయి. ట్రాక్టర్ల విషయంలో ముఖ్యంగా అనుసరింపబడే విధానంగాని నాన్ ట్రాన్సుపోర్టు బండ్ల విషయంలో కొన్ని ఆఫీసుల్లోప్రాతఃకాలమునుండి పన్నుల వసూలు పద్ధతి గమనిస్తే జులుం కనిపిస్తుంది గాని చట్ట బద్ధమైన పోకడలేదు. చట్టాన్ని పూర్తిగా పరిశ్రమదారులకు ప్రజలకు అంద చేయకపోవడం ప్రభుత్వానిది తప్పు అని అందరు ఒప్పుకోవలసిందే. కారణం మనపరిపాలన ప్రజా పరిపాలనగా రూపొంద దలచాం గనుక. ఆ తప్పును పోనీ అనుభవమున్న పాలకులన్నా సవరించక అనుసరణలో చట్ట విరుద్ధమైన ధోరణి సమకూర్చి అవసరమైతేఅప్పీలుచేసుకొనమంటం లోను "దెబ్బతిన్న వాడికే భారం అర్థమాతుందిలే" అనుకోవటం ... కేవలం వారి భాధ్యతనుగూడా వారు తెలుసులోలేక పోయారనటం విచిత్రంగాదు.

ప్రభుత్వపాలకులింకా ప్రజాసన్నిహిత జీవనానికి అలవాటు పడని కారణాన ప్రజాప్రణాళికలు సాగించలేక పోవడం జరుగుతుంది. అంచేత ప్రభుత్వ ప్రణాళికలు ప్రజలకు అవగతమైతే గాని అనుసరణ సక్రమంగా జరుగదు. పాలనాధికారుల చేతిలో వున్నది అధికార మొక్కటే గాదు. అలన, పాలన అనేవే మానవ రాజ్యాంగ సూత్రాలు.

మానవతగుర్తించిన మానవులలోనయినా తమ విధినిర్వహణసాగించదలచినవారికి పరిశ్రమదారులు, ప్రజల బాధలు - బాధ్యతలు తెలియకపోవు. ఈ దృష్టిలో పాలనసాగితే సక్రమ విధానం రూపొందగలదు. పరిశ్రమలు దెబ్బ తినకుండా సాగగలవు. దేశం యెంత అత్యవసర పరిస్థితులలోవున్నా అల్లరి, ఆర్భాటము తగదు. పరిస్థితులను స్థిరసంకల్పంతో యెదుర్కొనటానికే యీ భారతభూమిలో నివశించే ప్రజలందరం స్థిరమయిన సహకారంమీద, అభిప్రాయసాధన మీద, నిజాయితీమీద ఉపాయసాధన జరగాలి. ఇతరులకు నీతి నియమాలు మనంగుర్తింపజేయనిచో అందుకు ముందుగా మన నిజాయితీని నిలుపుకోవటం తెలుసుకోవాలి. నిజాయితీ నిలుపుకోవాలంటే తోటి మానవుల పరిస్థితులను ఆకళించుకొని తగినట్టుగా వర్తించాలి.

మహాత్మాగాంధి జీవితాన్ని స్మరించి మనం గమనిస్తే మనకు గోచరించేది సర్వ సమస్యా పరిష్కారమార్గమైన మానవతను గుర్తించ గల్గటం.

3-10-63 నుండి 9-10-63 వరకు జాతీయ రహదారులపై అక్కడక్కడా ట్రాఫిక్ సర్వే పార్టీవారు చెక్ పోస్టులు స్థాపించి వచ్చేపోయే లారీలను ఆపి సరుకువివరము, యెక్కడినుండి యెక్కడికి పంపబడుతోందో లాంటి మరికొన్ని విషయాలను గుర్తించేందుకు నిర్ణయించారు. లారీ ఓనరులు డ్రైవరులు అక్కడజరిగే జాప్యానికి విసుగుగొనక సహకరించాలని కోరుతున్నాం. పరిశీలనాధికారులుకూడా అనవసరప్రమేయాన్ని పెంచుకొనకుండా పద్ధతిపోకడలో కావలసిన విషయసేకరణ చేసుకొని పరిశ్రమదారులకు తోడ్పడాలని కోరడమయినది. ప్రభుత్వం దీని విషయంలో చాల స్వల్పంగాభావించి తగినంత ప్రచారం చేయకపోయినా రవాణాపరిశ్రమకు సూత్రావళిని సమకూర్చేందుకు రాష్ట్రాంతర రవాణాను, అంతరాష్ట్ర రవాణాను గమనించేందుకు దోహదం కలిగిస్తుంది కనుక పరిశ్రమదారులుకూడా యీ విషయసేకరణను శ్రద్ధతో గమనించాలి.

"ఎడిటర్"



యవాడ రైఫిల్ ట్రైనింగు పొందినవారితో శ్రీమతి అండ్ శ్రీ జగన్ మోహన్, A S. P., గారు G S. రాజుగార్లు

జాతీయ రక్షణ కార్యక్రమం

విజయవాడలో హోంగార్డుదళాలనిర్మాణం.

ఏ దేశమైనా అత్యవసర పరిస్థితులలో ప్రజా వ్యవస్థలనుండి సహృదయులూ, సాహసికులూ అయినవారినెందరినో ఆహ్వానించి వారికి రక్షణ కార్యక్రమ విధులలో శిక్షణ నిచ్చి వారిసేవల వలన ఆంతరంగికంగా దేశీయబలాన్ని పెంపొందించడం జరుగుతుంది. "బలముంటేనే బ్రతుకు" అనే లోకోక్తి అందరూ యెరిగినదే. బలగంలేనినాడు యితరుల దృష్టిలోగూడా మనం తేలికగా చూడ బడతాం. అందుకే మతాలూ, వర్గాలూ, కూడదీయబడాలంటారు కొందరు పెద్దలు. ఇవి స్వార్థపరుల చేతిలో కల్లోలాలనూ, కలహాలనూ రెచ్చగొట్టేటందుకే ఉపయోగ పడ్డాయి. పూర్వకాలంలో మతాలు మానవ నిర్మాణంలో ముందడుగువేసి నీతి నియమాలను సృష్టించి మానవుడు తన నైతిక దౌర్బల్యం వల్ల పరిస్థితుల పోకడలో పడి పోకుండా జాగ్రత్త వహించేవి. అందుకే ఆనాటి రాజులూ, రాజ్యాలూ, మతప్రవక్తల సలహా సంప్రదింపులపై మానవోద్ధరణ కార్యక్రమాలు సాగించేవారు. రానురాను మానవుడు సంస్కార,

సహాకార సంపర్కము వలన వరిశీలనా దృష్టి పెంపొందించుకొని అతి విశాలమైన యోచనా దృష్టిలో మానవ సమాజ నిర్మాణాన్ని ప్రవలతించాడు. యీసంఘసృష్టి జరుగుతునప్పటినుంచీ మతాల ప్రాబల్యం తగ్గి సాంఘిక వ్యవస్థీకరణ పెంపొందిందనే చెప్పాలి. బుద్ధుని కాలం తర్వాత దైవకారిక శక్తులపై విశ్వాసం తగ్గి



హోంగార్డ్సు సెలక్షన్ కమిటీ — ప్రజానాయకుడు శ్రీ టి. వి. యస్. చలపతిరావు, యం. యల్. యే, గారు కృష్ణాజిల్లా యస్. పి., గారు- ఎ. యస్. సి. గారు.

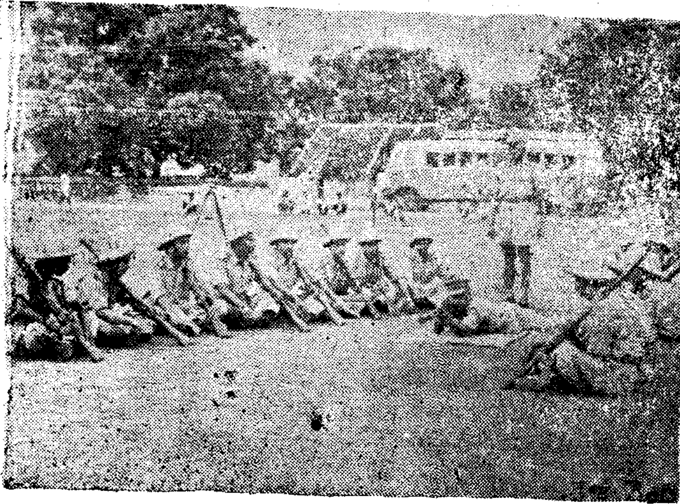
ప్రజా ప్రయత్న ప్రామాణికాత్మకమైన శాసనాలు ఏర్పడుటచే చాణుక్యనీతి సారము చరితార్థమై ప్రపంచ వ్యాప్తంగా ప్రజలకూ ప్రజారాజ్యాలకూ ప్రాముఖ్యం వహించింది. కాని, యిది పదిమందితో పని గనుక యీనాటికీ యీ ప్రజా రాజ్యాలు ప్రాబల్యం వహించటానికి సరియైన స్థితి అమరలేదనే చెప్పాలి. నియంతృత్వాలనకే ప్రాధాన్యం కల్గుచున్నది. అయినప్పటికీ మనకు స్వాతంత్ర్యము వచ్చినప్పటినుండీ స్వాతంత్ర్య ప్రదాత అయిన గాంధీమహాత్ముని అడుగు జాడలలో కదలి నడచిన భారతీయులు మధ్య ప్రాంతంలో ప్రజారాజ్య నిర్మాణానికి పూనుకొన్నారు. క్రొత్తగా సంపాదించిన స్వాతంత్ర్యపు రాజ్యంలో నిర్మాణవిధానమే మార్చి అధికార వికేంద్రీకరణకు అవకాశమిచ్చారు. ప్రజలనే పాలకులుగాచేసి ప్రజల తరఫున పారిచే యెన్నుకొనబడినవారే పరిపాలనా యంత్రాన్ని నడిపేందుకు పనివారుగా చేరారు. యీ పరిస్థితులలో శాంతి, అహింసా మొదలైన పంచశీల సూత్రాలు మన ప్రజాస్వామ్య సత్యాన్వేషణకు మూల బాటలై సాగించడం



హోంగార్డ్సు రిజర్వు ఇన్‌స్పెక్టర్ శ్రీ కాంతోజీరావు, ఇన్‌స్ట్రక్టర్లు శ్రీ రవూఫ్, శ్రీ ఉస్మాన్, శ్రీ రాఘవయ్యగార్లు.

వలన దుర్మార్గులైన యిరుగుపొరుగు వారెందరో మనలను నిర్జీవులుగా భావించి మన భూభాగాలను కాజేయాలని ప్రయత్నించారు. మన

దేశంలో వీరు లెందరో ఆధునిక యుద్ధ ప్రక్రియలకు అలవాటు పడని కారణాన తప్పుడు అంచనాలు వేసుకొని తమశక్తినే న్యూనతపర్చుకొని అధైర్యంతో నాయకుల దిట్టతనపు పోకడను విమర్శింపసాగారు. నాయకులు తమభక్తి త్యాగాలను వెల్లడించి ప్రజలకు జ్ఞానోదయం కల్గించారు. ఈ పరిస్థితులలో మనం భావించే ఆత్యయిక ప్రమాదమే సంభవించే యెడల అదనుకు నిలబడి దెబ్బతీయగల ధైర్యసాహసాలు ప్రదర్శించటానికి వీలుగా హోంగార్డు దళాల నిర్మాణాన్ని మన నాయకులు రూపొందించారు. దీన్ని పురస్కరించుకొని 11-4-63 వ తేదీన విజయవాడలో హోంగార్డుదళ మొదటిశిబిరం ప్రారంభించబడింది. అప్పటి జిల్లా



హోంగార్డుల రైఫిల్ ట్రైనింగు.

కలెక్టరు శ్రీ కరీంగారు ప్రారంభించారు. జిల్లా పోలీసు అధికారి శ్రీయుత రామకృష్ణ చెట్టిగారు విజయవాడ అసిస్టెంటు పోలీసు సూపరింటెండెంట్ శ్రీ జగన్మోహనరావుగారు, ప్రజా నాయకులు శ్రీయుత కొమ్మినేని వెంకట చలపతిరావుగారు హోంగార్డుదళ నిర్మాణానికి కృషి చేశారు.

జాతీయ కార్యక్రమానికి పిలుపురాగానే విజయవాడలో పౌరులుముందడుగు వేశారు అనేకమంది. లాయర్లు, ఆఫీసర్లు



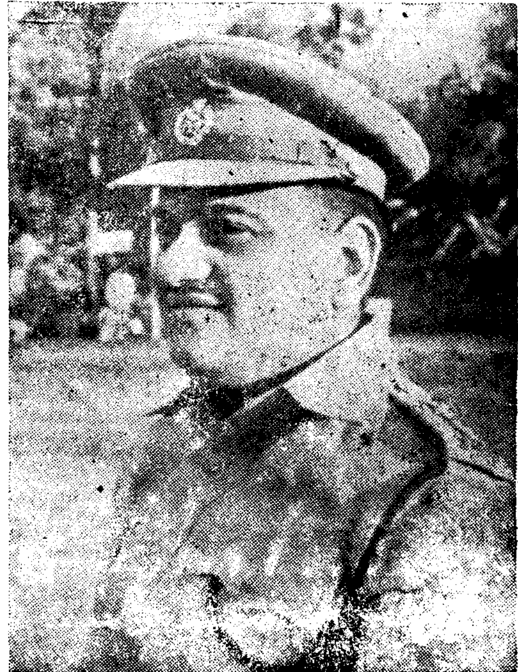
హోంగార్డుల ఫస్ట్ఎయిడ్ ట్రైనింగ్.

డాక్టర్లు వ్యాపారులూ, ప్రజాసేవకులూ యిత్యాది, వివిధమైన బాధ్యతలు నిర్వహిస్తూ ప్రజాసేవ చేస్తూకూడా హోంగార్డు దళాలలో పనిచేయటానికీ, దేశరక్షణకోసం తుది ఘడియవరకూ తమ సహకారాన్ని, శక్తినీ, ధారపోయటానికీ, విజయవాడ పౌరులు ముందడుగు వేశారు.

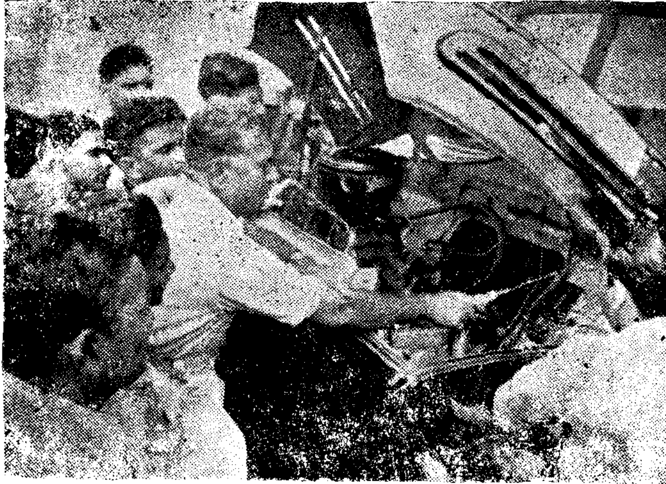


హోంగార్డ్సు ఫైర్ ఫైటింగ్ క్లాస్.

శ్రీ జగన్మోహన్‌గారు యీ వుత్సాహానికి తగినట్లుగా సదవకాశాన్ని వినియోగపర్చు కొనేందుకు ఏర్పాట్లుచేసి జాతీయరక్షణ దళాలను పటిష్ఠితం చేయడానికి అహోరాత్రాలు కృషి సల్పుతు న్నారు. హోంగార్డుదళాల రిజర్వు యిన్‌స్పెక్టరు శ్రీ శాంతోజీరావుగారు తమకు సహాయకులైన రిజర్వు హెడ్ కానిస్టేబుల్సు శ్రీ రాఘవయ్య, ఉస్మాన్ సాహెబ్, రవూఫ్ సాహెబ్ గార్ల సహాకారంతో సామాన్య పౌరులకు రక్షణ విధానాలను శిక్షణగరపటంలో తగినంత ఓపికతో సాధుతరమైన పద్ధతి నవలంబించి హోంగార్డుదళాలను పటిష్ఠితంగా తయారు చేయగలిగారు. యీనాడు విజయవాడలో రెండు కంపెనీల దళాలు సుమారు రెండు వందలమంది హోంగార్డులుగా నిలబడగలిగారు. వీరందరూ తుపాకీ కవాతులోనూ, ప్రథమచికిత్సలోనూ మోటారుబండ్లు నడపడంలోనూ, వైర్‌లెస్ సర్వీసునందునూ ఫైర్ సర్వీసునందునూ మేప్‌రీడింగ్ నందునూ ట్రాఫిక్ సర్వీసునందునూ తగిన శిక్షణ పొందియున్నారు. వీరి శిక్షణ ఒక అత్యవసర పరిస్థితుల యందేగాక నిత్యజీవితంలో పౌరబాధ్యతలను గుర్తించి క్రమశిక్షణాయుతంగా జీవితాలు సాగించేందుకు ఎంతో వుపకరించగలదు. అంతేగాక మున్ముందు వీరికి శత్రువునెదుర్కొనేందు తుపాకీ యుద్ధపద్ధతులు నేర్పబడగలవు. అంతేగాక పట్టణ రక్షణకు పనిచేసేవారికి మరొకరకంగా దేశరక్షణ కార్యక్రమంలో వినియోగింపబడినపుడు ఏపట్టణానికాపట్టణంలో శాంతిభద్రతలను నెలకొల్పి రవాణా

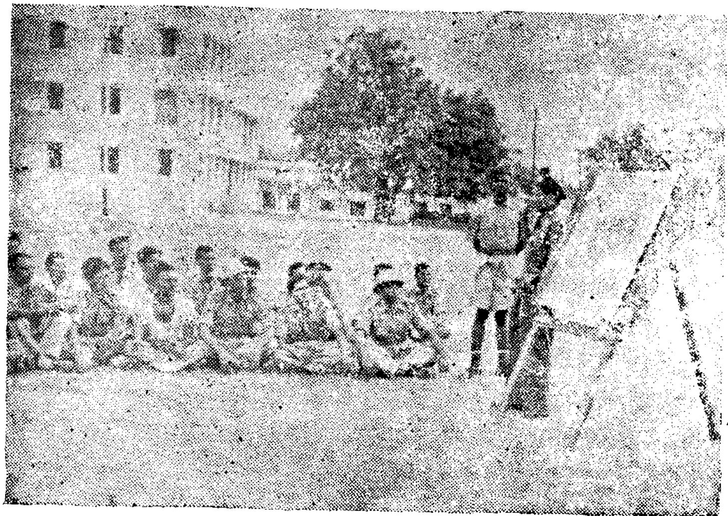


ప్రత్యేక శ్రద్ధతో హోంగార్డు దళ నిర్మాణానికి కృషిచేస్తున్న ఎ. యస్. పి. శ్రీ జగన్మోహన్.



హోంగార్డ్సు మోటారు ట్రైనింగ్.

తంతి తపాలా సౌకర్యం, విద్యా వైద్యము మొదలైన ప్రజాసంక్షేమ కార్యక్రమాలు కుంటుపడకుండా సాగించేందుకు కావలసిన అన్నిరకముల శిక్షణ వుచితంగాయివ్వబడుతుంది. ఇలా హోంగార్డుదళాలలో చేరి దీక్షాబద్ధులై జాతి రక్షణకార్యక్రమంలో అప్రమత్తతతో పనిచేసే వారికి ప్రభుత్వం రేంకులోని సగౌరవ బిరుదాలనుకూడా యివ్వగల్గుతుంది. ఈనాడు విజయవాడలో 5 నెలల శిక్షణ సాగింది. శ్రీ ఎ. యస్. రామారావు కంపెనీ కమాండరుగాను, శ్రీయుతులు రామకృష్ణ, కుటుంబరావు, ఆంజనేయశర్మ, విలియంసుప్లాటూన్ కమేండర్లుగానూ నియమితులై తోటి హోంగార్డులతో కలసి బాధ్యతలు నిర్వహిస్తున్నారు. విజయవాడలో జరిగే మోటారుయాక్సిడెంట్లను తగ్గించేందుకు శ్రీ జగన్‌మోహన్‌గారు హోంగార్డు దళాల మద్దతుతో ట్రాఫిక్ కంట్రోలు కొనసాగించటమేగాక రద్దీ ప్రదేశాలలో వన్‌వే ట్రాఫిక్, డైల్ రేషన్ ట్రాఫిక్ లాంటి వుచిత పధకాలను ఏర్పాటుజేసి రోడ్డు జంక్షన్లలో ఐలెండ్ల నిర్మాణం జరిపించి ప్రమాద నివారణకై పూర్తికృషిచేసి ప్రజలకు భద్రత కల్గించటానికి పూనుకొన్నారు.



హోంగార్డుల మ్యాప్ రీడింగు.

వివిధరాష్ట్రాలలోని మోటారుబండ్ల టాక్సులు, వాటి ఆధారం.

మద్రాసు, ఉత్తర ప్రదేశ్ రాష్ట్రములలో తప్ప మిగిలిన రాష్ట్రములలో బస్సులపై విధించు టాక్సు, ఆయా బస్సులకు గ్రాంటైన సీటింగ్ కెపాసిటీపై ఆధారపడి నిర్ణయించిరి. కాని మద్రాసు రాష్ట్రమందలి బస్సుల టాక్సులు ఆయా బస్సులు ఒక్క రోజులో మొత్తం ప్రయాణించగల దూరముపై ఆధారపడి నిర్ణయించిరి. ఆ దూరములు 1–210 కి॥మీ॥; 210–270 కి॥మీ॥; మరియు 270 కి॥మీ॥; పైగా ప్రయాణించు తరగతుల క్రింద విభజించిరి. ఈ స్టేజి క్యారేజీలు మునిసిపల్ హద్దులలో తిరుగు చున్నవా లేక వాటి వెలుపల తిరుగు చున్నవా అను విషయంపై కూడా యీ టాక్సుల నిర్ణయం ఆధారపడి యున్నది. ఉత్తర ప్రదేశ్ లో అన్ని రహదారులును 'ఎ' 'బి' 'సి' అని మూడు రకములుగా విభజించిరి. ఆ మూడు రకములకు వేర్వేరు పన్నులను విధించిరి. అందులో 'ఏ' తెగకు చెందిన రహదార్లపై ఎక్కువగను, 'సి' తెగకు చెందిన రహదార్లపై చాల తక్కువగనూ పన్నులు విధించిరి.

పంజాబ్, రాజస్థాన్, ఉత్తరప్రదేశ్ తప్ప మిగిలిన అన్ని రాష్ట్రములందునూ, పబ్లిక్ క్యారియర్లపై విధించిన టాక్సు ఆయా బండ్లయొక్క రిజిష్టర్డ్ లేడెన్ వైట్‌పై ఆధారపడి నిర్ణయించిరి. పంజాబు రాష్ట్రంలోమాత్రం పబ్లిక్ క్యారియర్లపై పన్ను వాటియొక్క అన్-లేడెన్ వైటుపై ఆధారపడి నిర్ణయింతురు. మరియు అన్-లేడెన్ వైటు నాల్గుటన్నులకు మించిన బండ్లన్నిటికి సమానముగా పన్ను విధింతురు. రాజసాన్ రాష్ట్రమందు ఆబండి తిరుగుచున్న ప్రదేశము పైననూ ఆబండి మోయగల బరువుపైననూ ఆధారపడి పన్నులను విధింతురు. ఉత్తరప్రదేశ్ లో పబ్లిక్ క్యారియర్లపై స్టేజి క్యారియర్లపై విధించిన విధముగనే అవి తిర్గు రూట్లపై ఆధారపడి వాటిపై పన్నులు నిర్ణయింతురు.

గుజరాత్, మహారాష్ట్ర రాష్ట్రములలో పెట్రోలు, డీజిల్ సాధనములపై వేర్వేరుగా పన్నులను విధించిరి. మరియు, కేరళలోని మలబార్-తిరువాన్కూరు, కొచ్చిన్ ప్రాంతములకు ప్రత్యేకముగా పన్నులను విధించిరి.

పంజాబ్, రాజస్థాన్, ఆంధ్రప్రదేశ్, మహారాష్ట్ర. గుజరాత్, మైసూర్, మద్రాస్, కేరళ, బీహార్ రాష్ట్రములలో సరకుల పైననూ ప్యాసింజర్లపైననూ, పన్నులు విధింతురు. సరకులపైన మాత్రమే ఒరిస్సా రాష్ట్రమందునూ ప్యాసింజర్లపైననే ఉత్తరప్రదేశ్, మధ్యప్రదేశ్ లందునూ పన్నులు విధింతురు. రాజస్థాన్ రాష్ట్రమందు ప్యాసింజరు టాక్సులు, పక్కారూట్లకు కచ్చారూట్లకు వేరు వేరు విధముల విధింతురు. సరకులపై విధించు పన్నులు ఆ బండ్లు మోయగల్గిన పరిమితి పైననూ అది తిరుగుచున్న ప్రదేశ వైశాల్యము పైననూ ఆధారపడి యుండును.

పంజాబ్, ఉత్తర ప్రదేశ్, ఒరిస్సా, ఆంధ్రప్రదేశ్, గుజరాత్, మహారాష్ట్ర, మైసూరు రాష్ట్రములలో గేటువద్ద వసూలుచేయు సుంక

ములను ఆయాస్థానికసంఘములు నిర్ణయించిన రీతిని వసూలుచేయుదురు. బీహార్, కేరళ, మద్రాసు, రాజస్థాన్, మధ్యప్రదేశ్ మరియు పశ్చిమబెంగాలు రాష్ట్రములలో అట్టిసుంకములు వసూలు చేయరు. ఆంధ్రప్రదేశ్, కేరళ, ఉత్తరప్రదేశ్, పశ్చిమ బెంగాలు, మరియు పంజాబ్ రాష్ట్రముల యందలి కొన్ని వంతెనలపై సుంకములు వసూలు చేయుదురు. రాజస్థాన్ రాష్ట్రమందు స్థానికసంస్థలు 1951 వ సం॥ లోని టాక్సేషన్ యాక్టునందలి 2 వ సెక్షనును సరించి వారు అట్టిసుంకములను విధించుట రద్దు చేసిరి. ఒరిస్సా ఎసెంబ్లీలో యిట్టిపనులు ప్రవేశ పెట్టుటకుగాను ఒక బిల్లును ప్రవేశపెట్టిరి.

ఈ క్రింద వివరించిన విధముగా వివిధరాష్ట్రములలోనూ టాక్సులు విధించిరి.

ఆంధ్రప్రదేశ్-

ఈ దిగువ పన్నులన్నియూ, రాష్ట్రప్రభుత్వముచే వివిధరకముల మోటారుబండ్లపై ఒక్కొక్కసం॥కు విధింపబడినవి.

1. 40 మంది ప్రయాణించుటకర్హతగల స్టేజి క్యారేజిలపై-

రు 4,800+రు 6.000 సర్ ఛార్జి
=10,800 (ఆంధ్రప్రాంతం)
రు 1,418+రు 6000 సర్ ఛార్జి.
+రు 50=రు 7,473 లు
(తెలంగాణా ప్రాంతం)

2. 9½ టన్నులపైగా రిజిష్టర్డు లేడెన్ వైటుగల మోటారు బండ్లపై-

రు 1,868+రు 540 సర్ ఛార్జి
=రు 2,408 లు (ఆంధ్రప్రాంతం)
రు 588+రు 540 సర్ ఛార్జి.
= రు 1,128 లు(తెలంగాణా ప్రాంతం)

3. ప్యాసింజర్లపై పన్ను-

రూపాయలకు 15 పై చొ॥న

4. సరకులపై పన్ను-

రూపాయకు 6 పై చొ॥న

ప్యాసింజర్లపై విధించు పన్నులు ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వెహికిల్సు యాక్టు- 1961 ననుసరించి యీ క్రింది విధముగా మార్చ వచ్చును.

ఒక సం॥రమునకు,ఒక మైలునకు, ఒక్కొక్క సీటుకు ఒకరూపాయి, పదకొండు నయాపైసల చొ॥న లేదా ఒక్కొక్కసీటుకు, ఒక్కొక్క క్వార్టరుకు రు 37=50 పై॥ వసూలు చేయ వచ్చును.

సరకులపై ఒక్కొక్క నెలకు రు 45/- లు చొ॥న వసూలు చేయవచ్చును.

1963 వ సం॥ ఏప్రియల్ 1 వ తేదీ నుండి మోటారు బళ్ళపై విధించు అన్నిరకముల పన్నులు, ఆంధ్రప్రదేశ్ నందు కలుపుటవలన ఆయాపన్నులు యీ క్రింద వివరీకరించిన విధముగా కలుపటమైనది-

1. స్టేజికేరేజిలు- (40 సీట్లు) రు 10,800 లు.
2. పబ్లిక్ కేరియర్లు-
(9½ టన్నుల L. W) - రు 2,408 లు
3. ప్రైవేట్ కేరియర్లు -
9½ టన్నుల (L. W) రు 2,408 లు.

ఆంధ్ర ప్రాంతంలో, స్థానికసంఘాలు వసూలుచేయు పన్నులేమియు లేవు. కాని హైదరాబాద్, సికిందరాబాద్ నగరములలో సరుకులపై ఆక్ట్రాయ్ పన్నులు విధింతురు.

(సశేషం)

నియోగికమిటీ నివేదిక

(ఆగస్టు సంచిక తరువాయి)

టెంపరరీ పర్మిట్లు.

10. తాత్కాలిక అవసరాల కోసం తాత్కాలికంగా కొంత కాలపరిమితిమేర నిర్ణీతమైన రూట్ల పైన తిరుగుటకు మోటార్ వెహికల్సు ఆక్టు సెక్షన్ 62 క్రింద టెంపరరీ పర్మిట్లను రాష్ట్రప్రభుత్వాలు గ్రాంట్ చేస్తాయి. ఈ టెంపరరీపర్మిట్లు రాష్ట్రాంతర సర్వీసులకు కూడా పరస్పరమైన ఒప్పందాన్ని అనుసరించి గ్రాంట్ చేయబడతాయి. అటువంటి ఏర్పాట్లు లేనిచోట్ల సంబంధించిన రాష్ట్రాధికారులవద్దనుండు ముందుగానే అనుమతి పొందవలెను. ఈపరస్పర ఒప్పందాలు పొరుగు రాష్ట్రాలతో కూడా టెంపరరీ పర్మిట్ల విషయంలో యేర్పరచుకొనవచ్చును. ఈసంబంధంలో ఉదాహరణకు మహారాష్ట్ర ప్రభుత్వం పంజాబు ఢిల్లీ, పశ్చిమబెంగాల్, బీహార్, రాష్ట్రాలలో అటువంటి ఒప్పందాలను కుదుర్చుకొన్నది, అదే విధంగా పశ్చిమ బెంగాల్ ప్రభుత్వంకూడా ఉత్తరప్రదేశ్, ఢిల్లీతో పరస్పరమైన ఒప్పందాలు కల్గివున్నది.

11. ఈపరస్పరమైన ఒప్పందాలక్రింద రాష్ట్రాల మధ్య తాత్కాలికమైన పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్ల సంఖ్యను నిర్ణయించారు కొన్ని సందర్భాలలో సంఖ్యాపరిమితం లేదు టెంపరరీ పర్మిట్లు కావలసిన ఆపరేటర్లు న్యాయమైనహేతువుగా అవసరాన్ని పొందుపరుస్తూ ఋజుపత్రాన్ని అన్ని వివరణలలో పూరింపబడిన నిర్ణీతమైన దరఖాస్తు పత్రాన్ని అధికారులకు దాఖలు చేయవలెను. ఇది పశ్చిమబెంగాల్‌లో ముఖ్యం సాధారణంగా ఈపర్మిట్లు గ్రాంటు చేయనప్పుడు కొన్ని నిబంధనలు రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు నిర్ణయిస్తాయి. ఉదాహరణగా ఆంధ్ర ప్రదేశ్, మైసూరు ప్రభుత్వాల మధ్య టెంపరరీ పర్మిట్లు ఇచ్చేటప్పుడు పరస్పరఒప్పందాన్ని అనుసరించి ఈక్రింది నిబంధనలు పాటింపబడుతున్నాయి.

(1) దరఖాస్తుపత్రాన్ని, కట్టవలసినటాక్సును అడ్వాన్సుగా చెల్లించి సదరు రుజువుతోసహా దాఖలుచేయవలెను.

(2) అటువంటి టెంపరరీ పర్మిట్లు కావలసిన కనిష్ఠ పిరియడుకు ఒక నెలరోజుల పిరిం డు గరిష్టపరిమితి యివ్వబడును.

(3) పర్మిట్లలోపేర్కొన్న నియమితమైన రూటుమీద మైసూరునుండి ఆంధ్రప్రదేశ్‌కు సరుకురవాణాకు ఉద్దేశించిన వాహనాలకు టెంపరరీపర్మిట్లు యివ్వబడును.

అంతరాష్ట్ర పబ్లిక్ క్యారియర్ల సర్వీసుకు నిర్ణీతమైన రూటుమీద 7 రోజులమొదలు 30 రోజులవరకు కాలపరిమితితో టెంపరరీపర్మిట్లు సామాన్యంగా యివ్వబడును.కొన్ని సందర్భాలలో ఏకపక్ష తిరుగు ట్రిప్పుకు 7 రోజులకు మించని కాలపరిమితితో ఈ టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వబడును. ఈ ఒడంబడిక ఒరిస్సా, ఆంధ్ర

ప్రదేశ్ రాష్ట్రాలమధ్య పరస్పర ఒప్పందంక్రింద నెలకొల్పబడింది. రాజస్థాన్‌లో ఒకరోజుకుకూడా టెంపరరీపర్మిట్టు యివ్వబడుతుంది.

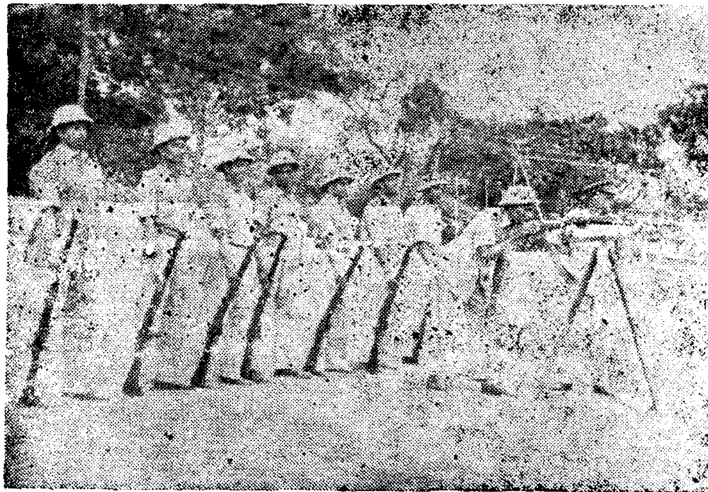
వివిధరాష్ట్రాలలో టెంపరరీపర్మిట్లు యిచ్చే విధానం వివరాలు ఈక్రింద పొందుపరచబడినట్లు వున్నవి-

ఆంధ్రప్రదేశ్ :- ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రాంతానికి సంబంధించినంతవరకు మద్రాస్ రాష్ట్రంతో కూడి టెంపరరీపర్మిట్లు యిచ్చుటకు రాష్ట్రప్రభుత్వం, మద్రాసుప్రభుత్వం సవరణచట్టంలోని సెక్షను 64 (డి) ని అనుసరిస్తుంది.

ఆ సెక్షను ఈక్రిందివిధంగా పేర్కొనబడింది.

(డి) టెంపరరీపర్మిట్లు యిచ్చేటప్పుడు అధికారులు న్యాయబద్ధమని అభిప్రాయపడినప్పుడు తగినటువంటిదన్న నిబంధనను విధించవచ్చును"

ఈ సందర్భంలో ఆ అవసరం తాత్కాలికమైనదేమాత్రం కాదు. ముఖ్యమైనదికూడా కావచ్చును. అటువంటప్పుడు దానిని పేర్కొనవలెను. కాని అది రెగ్యులరైయుండరాదు. పబ్లిక్ క్యారియర్లవిషయంలో, పర్మిట్ సస్పెండుచేయబడిన వాహనం స్థానంలో ప్రత్యామ్నాయంగా నిర్ణీతమైన పని నిర్వర్తింపుకు ఈ క్లాజ్‌క్రింద టెంపరరీ పర్మిట్ యివ్వవచ్చును. సరుకు రవాణా వాహనముల విషయంలో నిర్ణీతమైన సరుకును రవాణా చేయడానికి నిర్ణీతమైన రూట్‌ను ఈక్లాజ్‌క్రింద గ్రాంట్ చేయవచ్చును. ఇతరక్లాజ్‌లక్రింద "తాత్కాలిక అవసరం" అనే విషయం ప్రస్తావించబడదు. దానిలో వివరించబడిన నిర్ణీత సమయాలలో ఆ క్లాజలు వుపయోగింపబడతాయి.



హోంగార్డ్సు మస్కెటరీ ట్రైనింగు.

ఆశియాఖండాన్ని కలిపే పెద్ద రహదారి.

రచన : విక్టర్ నెయగాం.

ప్రయాణీకులు కలలుగనే ఆసియా రహదారి నిర్మాణం 1965 నాటికి పూర్తి కాగలదను కుంటున్నారు. 'ప్రాచ్య దేశాల పర్యటన' సంవత్సరానికి తగు వ్యవధిలో 1 61 నాటికి ఈ ప్రాజెక్టు నిర్మాణం పూర్తవుతుందని ఇదివరలో ఆశించారు కాని అది సాధ్యం కాలేదు. ఈపథకం క్రింద ఆసియాలో ఒంటెలు పయనించే ప్రాచీన ప్రయాణ మార్గాలను తెరవటం మొత్తం **34,465** మైళ్ళ పొడవుగల బాటలతో ఆసియా ఖండమంతటినీ ఈకొసనుండి ఆ కొసవరకు కలపటం జరుగుతుంది. ఈ పథకంలో పాల్గొంటున్న రాజ్యాలకు ఇప్పటికీ అనేక సమస్యలు అపరిష్కృతంగానే ఉన్నాయి.

ఈ రాజ్యాలు చేయవలసిన మొదటి పని ఏమంటే సక్రమాభివృద్ధి జరగని రోడ్లను ఆధునికం చేయటం, వాటిని అంతర్జాతీయ ప్రమాణాల స్థాయికి తేవటం యిది ఖర్చుతో కూడిన వ్యవహారం. తమ దేశాల రోడ్డు నిర్మాణ పథకాలలో ఆసియా బాటకు ప్రాధాన్యతనివ్వటానికి వాగ్దానం చేసిన కొన్ని రాజ్యాలకు ఆర్థిక సహాయం అవసరమై ఉన్నది.

ఆర్థికసహాయం ఇవ్వగలిగినవి సమితి సాంకేతిక సహాయమండలి, సమితి ప్రత్యేక నిధి, కొలంబో ప్రణాళిక, పారిశ్రామికవంతమైన దేశాలు సమితి ఆసియా, దూరప్రాచ్య దేశాల ఆర్థికసంఘం ఏర్పాటుచేసిన సమావేశాల ఫలితంగా ఆసియా బాట లక్షణాలు, విస్తరణను గురించి వివిధ రాజ్యాలమధ్య ఒప్పందం కుదిరింది.

ఒప్పందం కుదిరిన విషయాలు :- ప్రధాన మార్గాలను ఆ దేశాల రాజధానులను కలిపేవిగా నిర్మించాలి. ప్రధానమార్గాలతో ఇతరముఖ్య పట్టణాలను, రేవులనుకలిపే ఉపబాటలను నిర్మించాలి. రోడ్డు సంకేతాలు, గుర్తుల విషయంలో అంతటా ఒకే విధానాన్ని అనుసరించాలి.

ప్రధానమార్గాలలో 18,000 మైళ్ళ పొడవున బాటను పరచవలసి యున్నది ఉపబాటలు మొత్తం 18,000 మైళ్ళ పొడవున ఉంటాయి. అయితే ఇందులో ఇండొనీషియా బాటలను చేర్చలేదు. ఈ పథకంలో తనను కూడా చేర్చవలసిందిగా ఇండొనీషియా ఇప్పుడు సమితి ఆసియా, దూరప్రాచ్య దేశాల ఆర్థికసంఘాన్ని కోరింది. ఈ బాటల పొడవునుకూడా కలిపితే ఆసియా బాట మొత్తం 34,465 మైళ్ళ పొడవు ఉంటుంది.

ఈ పథకంలో తనవంతు పాత్ర నిర్వహించటానికి మలయా శ్రమ పడనక్కరలేదు. మలయాలో రోడ్లు మంచిస్థితిలో ఉన్నాయి. అంతర్జాతీయ ప్రమాణాలకు అనుగుణంగా ఉన్నాయి రోడ్డుసంకేతాల విషయంలో ఇంచుమించు ఆసియా బాటకు సూచింపబడిన విధానాన్ని పోలిన విధానాన్ని మలయా ప్రవేశపెట్టింది.

కాని ఇతరరాజ్యాలలో చేయవలసిన పని చాలా ఉన్నది. ఈక్రింది దేశాలు అందుకు కొన్ని ఉదాహరణలు-

లావోస్:- రోడ్ల నిర్మాణానికి అమెరికా లావోస్‌కు $1\frac{1}{2}$ కోట్ల డాలర్లను సహాయం చేస్తున్నది. అయినప్పటికీ లావోస్‌కు ఇంకాఎక్కువ సహాయం అవసరం. ఇంజనీర్లకు శిక్షణయివ్వటానికి ఉపకారవేతనాలను కూడా యివ్వాలి.

కంబోడియా:-రోడ్లనిర్మాణానికి పరికరాలు, రోడ్డు నిపుణులు, వంతెన నిర్మాణ నిపుణులు కావాలి.

దక్షిణవియత్నాం:- రోడ్ల ఆధునీకరణకు ప్రధానమార్గాల నిర్మాణాన్ని పూర్తి చేయటానికి ఆర్థికసహాయాన్ని వెతుక్కుంటున్నది.

భారత్:- కంబోడియావున్న స్థితిలో వున్నది. సర్వే చేయటానికి, వంతెనలు నిర్మించటానికి, ప్రయోగశాలలలో తనిఖీచేయటానికి అవసరమైన పరికరాలుకూడా చాలినంతగాలేవు.

ఇరాక్:- అంతర్జాతీయబాటను మనస్సునవుంచుకొని తనరోడ్లను అభివృద్ధిపరచటానికి పథకాన్ని రచించే ఒక ప్రత్యేకసంఘాన్ని నెలకొల్పింది.

ఇరాన్, నేపాల్, బర్మా, తూర్పు, పశ్చిమ పాకిస్థాన్‌లకు సలహాదార్లు, రోడ్డునిర్మాణసామగ్రి ఎక్కువగా కావాలి.

అధునాతనమైన రోడ్లను నిర్మించడంలో విదేశీసహాయసమస్యను మాత్రమేగాక, విదేశీ ప్రయాణీకులకు సౌకర్యాలను కలిగించే విషయమునుకూడా ఆలోచించుకోవాలి.

కాలిబాటలన్నీ ఒకేవిధంగావుండాలి. ప్రామాణికమైన మైలురాళ్ళను, కిలోమీటర్ రాళ్ళను ఏర్పాటుచేయాలి. హోటళ్ళు, గాసాలిన్‌ను నింపుకునే కేంద్రాలు, మరమ్మతుచేసేదుకాణాలు టెలిఫోన్ బూతులు మున్నగు సౌకర్యాలను బాటవెంబడిని ఏర్పాటుచేయాలి.

జాప్యంజరుగకుండా సరిహద్దుల్లోని కస్టమ్స్ అధికారులకు సంబంధించిన లాంఛనాలను సూక్ష్మీకరించాలి. ఆసియా రోడ్ చిత్రపటాన్ని తయారుచేయటం కూడా అవసరం.

సమితి, నిరవధిక సహాయంతో వివిధరాజ్యాల ఈకార్యం తదితర కార్యాలతో సహకరించగలవని ఆశిస్తున్నారు.

1963
ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వెహికల్స్ టాక్సేషన్ రూల్.

(ఆగస్టు సంచిక తరువాయి)

11 ఏవ్యక్తికూడా ఒక మోటారు బండికి యివ్వబడిన లైసెన్సును మరొకబండికి వినియోగించరాదు. అట్టి లైసెన్సును దిద్దుటగానీ, వివరములను తుడిచివేయుటగానీ, లేదా అదనముగా వ్రాయుటగానీ మరియేవిధమైన ప్రక్రియ వలనైనను ఆలైసెన్సు భావనలను మార్చరాదు.

మరి ఏయితర పరిస్థితులలోనైనా చెడిపోయినా, లేకపోయిన లైసెన్సుల విషయంలో లైసెన్సింగ్ ఆఫీసరు రెండు రూపాయల ఫీజు చెల్లింపబడిన ట్రెజరీ చలానాతో తనకు చేయ్యబడిన అర్జీని పురస్కరించుకొని డూప్లికేటు లైసెన్సు యివ్వ వచ్చును. అట్టి కాలమందు ఆలైసెన్సుకు సంబంధించిన మోటారు బండి యొక్క రిజిస్ట్రేషన్ పుస్తకమందు ఒరిజినల్ లైసెన్సు తాలూకు ఎంట్రీలు ఉన్నటుల గమనించి, పన్ను చెల్లింపులు గమనించి డూప్లికేటు లైసెన్సు లివ్వవలెను. పోయినట్లు చెప్పబడిన లైసెన్సుల విషయంలో తిరిగి దొరికిన యెడల వాటిని లైసెన్సింగ్ ఆఫీసర్లు స్వాధీనం చేయుబడవలెను.

(12). మోటారు బండ్ల టాక్సేషన్ చట్టములోని (4) వ సెక్షను ప్రకారం పన్ను చెల్లింపవలసిన మోటారుబండి నియమితమైన పద్ధతిపై పన్ను చెల్లింపనిచో ఆమోటారు బండి యజమానిగానీ, దానధీనమునందుంచుకున్న వారుగానీ, అట్టి మోటారుబండి పై పన్ను బకాయిని లోగడ చెల్లించిన తేదీనుండి యీ నాటి వరకూ వేయబడిన పెనాలిటీతో చెల్లింపవలసియుండును. పన్ను చెల్లించిన కాలము పూర్తియైన తరువాత వెంటనే ఏమోటారుబండి యజమానిగానీ, దానధీనమం దుంచుకున్న వారుగానీ, రాబోవు పన్ను చెల్లింపు గడువు కాలంలో సదరు మోటారు బండిని వాడకుండా నిలుపుదల చేసే యెడల అట్టి నిలుపుదలను వ్రాతమూలకంగా దగ్గరలో లైసెన్సింగ్ ఆఫీసరునకు గడువు పూర్తియైన మరునాడే ఆ మోటారు బండి తాలూకు రిజిస్ట్రేషన్ పుస్తకంతో సహా తెలియ జేసి అట్టి రికార్డును స్వాధీన పర్చవలెను. యీ విధంగా తనకందిన స్టాపేజి బండ్ల విషయంలో వెంటనే లైసెన్సింగ్ ఆఫీసరు ఆయా బండ్ల యజమానులకు తనకు చేరిన వివరములను నమోదుచేస్తు ఒక రసీదు యివ్వ వలెను.

(13) (4) వ సెక్షనులో చెప్పబడిన విధంగా పన్ను బకాయిపడ్డ మోటారు బండ్లపై (6)వ సెక్షను ప్రకారం లైసెన్సింగ్ ఆఫీసరు యీ క్రింది విధంగా పెనాలిటీలను వేయవచ్చును-

(1) క్వార్టరుగానీ, అర్ధసంవత్సరంగానీ లేక సంవత్సరంగానీ, పన్ను చెల్లించు గడువుగా నిర్ణయించుకున్న మోటారుబండ్ల యజమానులు

ఆగడువు తేదీకి పన్ను చెల్లించక ఆనాటినుండి ఒక నెలలోపల పన్ను చెల్లించేయెడల లైసెన్సింగ్ ఆఫీసరు క్వార్టర్లీటాక్సు మొత్తంలో సగమునకు మించి పెనాల్టీ విధింపరాదు.

అదేవిధంగా యజమానులు పన్నును రెండు నెలలకాలములో చెల్లించేయెడల ఒక్క క్వార్టరు టాక్సునకుమించి పెనాలిటీ విధింపరాదు.

అదేవిధంగా రెండునెలలుదాటి పన్నులు చెల్లించేవారి విషయములో అర్ధసంవత్సరపు పన్నునుమించిమాత్రం పెనాలిటీలువిధింపరాదు

(14) ఇతరరాష్ట్రాలలో రిజిష్టరుకాబడి యీ రాష్ట్రంలోవుంచబడి వాడబడే మోటారుబండ్ల విషయంలో ఆయా మోటారుబండ్ల యజమానులు యీరాష్ట్రమునకు చెల్లింపవలసిన పన్నులను మనిఆర్డరుద్వారాగాని, బ్యాంకుడ్రాఫ్టు ద్వారాగాని వారు తమబండ్లను నడుపుకొనదలచిన ప్రదేశమునకు సంబంధించిన లైసెన్సింగ్ ఆఫీసర్లకు అందజేసిగానీ యీరాష్ట్రములోతిరుగరాదు.

(15) (12) వ సెక్షనుప్రకారం అప్పీలుహక్కులను ప్రతియజమానియు కలిగియున్నందున ప్రతి లైసెన్సింగుఆఫీసరూ 6, 8 సెక్షనుల క్రింద జారీచేయబడే వుత్తరువులను అధిక్షేపిస్తూ తమకుజరిగిన అన్యాయాన్ని వివరిస్తూ నివారణ కొరకు ఆయా ఉత్తర్వులు పంపబడిన తారీఖు నుండి 30 దినములలోపల ట్రాన్సుఫోర్ట్ కమీషనరుగారికి అప్పీలు చేసుకొనవలెను.

పంపబడినఅప్పీలునియమితకాలంలో అందిన యెడల ఆ అప్పీలునందు తెలుపబడవలసిన విషయానుక్రమణికలోలోపములున్నచో అట్టిదానిని అప్పిలేట్ అధారిటీవారు లోపములసవరించి తిరిగిపంపుటకు కాలవ్యవధి నియమిస్తూ అప్పీలు తిప్పివేయవచ్చును. దానినే యజమానులు సవరణలతోసహా యివ్వబడిన కాలవ్యవధిలో అందులాగున విచారణ అధికారులకు పంపవలెను. ఇట్టి అప్పీళ్ళను నియమిత కాలవ్యవధిలో అందిన అప్పీళ్ళుగా భావించెదరు. ప్రతిఅప్పీలు మెమోరాండంనూదిరిగా అప్పెలెంట్ పేరూ, అడ్రసూ మోటారుబండి రిజిష్టరునెంబరూ ఎవరిఆర్డరుపై ఎట్టిఆర్డరుపై యెప్పుడందినఆర్డరుపై ఎందులకు, ఎట్టివ్యవస్థను సమీక్షిస్తూ ఏవిధమైన రిలీఫ్ కోరబడినదో తెలుపువిషయములను యదార్థంగా తెలియచేస్తూ వుండవలెను.

ప్రతి అప్పీలూ డూప్లికేటులో రు20 ల ట్రెజరీ చలాన అప్పీలు ఫీజుక్రింద జమకట్టి జతపరుస్తూ, అప్పిలెంటుగానీ ఆయనచేత నియమితుడైన ఏజెంటుగానీ సంతకము చేసి ఏ ఆర్డరుపైన అప్పీలు చేయబడినదో అట్టి ఆర్డరు ఒరిజనలు గానీ సర్టిఫైడ్ కాపీగానీ జతపరచి పంపవలెను.

అట్టి అప్పీళ్ళపై ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్ అప్పీలుదారునకు స్వయంగాకానీ ఏజెంటు ద్వారాగానీ రిప్రిజంటు చేసుకునే అవకాశము ఇచ్చి అప్పీలునందు న్యాయం కలుగచేయుటకు తగిన రికార్డు పరిశీలించి ఉచితమైన వుత్తర్వును జారీ చేయును.

(16) ఏదైనా మోటారుబండి ట్రయిలరుతో సహానడపబడుటకు తగినవిధంగానిర్మింపబడి బరువులను మోయుటకు వుపయోగింపబడిన ఎడల ట్రయిలరు లేకుండా మరేవిధంగానూవుపయోగపడని యెడల అట్టి మోటారు బండ్లను సరుకును మోయు బండ్లక్రింద "ఆర్టిక్యులేటెడ్ బండ్లగా" గమనించి అత్యధికమైన బరువులమోయుబండ్లకు గమనింపబడు షెడ్యూలు ప్రకారం పన్ను వసూలు చేయవలెను. ఇతరంగా దానికి తగిలించబడిన ట్రయిలర్లకు పన్ను అదనంగా వసూలు చేయనవసరం లేదు.

(17) ఈ మోటారు టాక్సేషన్ రూల్సునందు చెప్పబడిన విధానానికి భిన్నంగా ఏఒక్కరు ప్రవర్తించిననూ రు 50 లు పెనాలిటీ విధింపబడును ఈ రూల్సుక్రింద "సెకండు క్లాస్ మాజిస్ట్రేటు" హోదాకు తక్కువ గలవారెవరూ కేసులను విచారించరాదు. (సశేషము)

విజయవాడ డి॥ మునసబ్ కోర్టులో.

S. C. 671/60 E. P. 155/63

చల్లా వెంకటేశ్వర్లు : D. H. R

కోమటి మురహరిరావు: J. D. R.

క్రిష్ణా డి॥ నందిగామ సబ్ రి॥ యిలాకా పొక్కునూరు గ్రామంలోని J.D.R. తాలూకు యీ డిక్రీబాకీ క్రింద జప్తు అయి వేలం వేయు స్థిరాస్తి వివరం. రీసర్వే 207/3రు య 5-15ట్లు శేరీ మెరక భూమికి హద్దులు-

తూర్పు : యరగొర్ల తిరుపతయ్య భూమి.

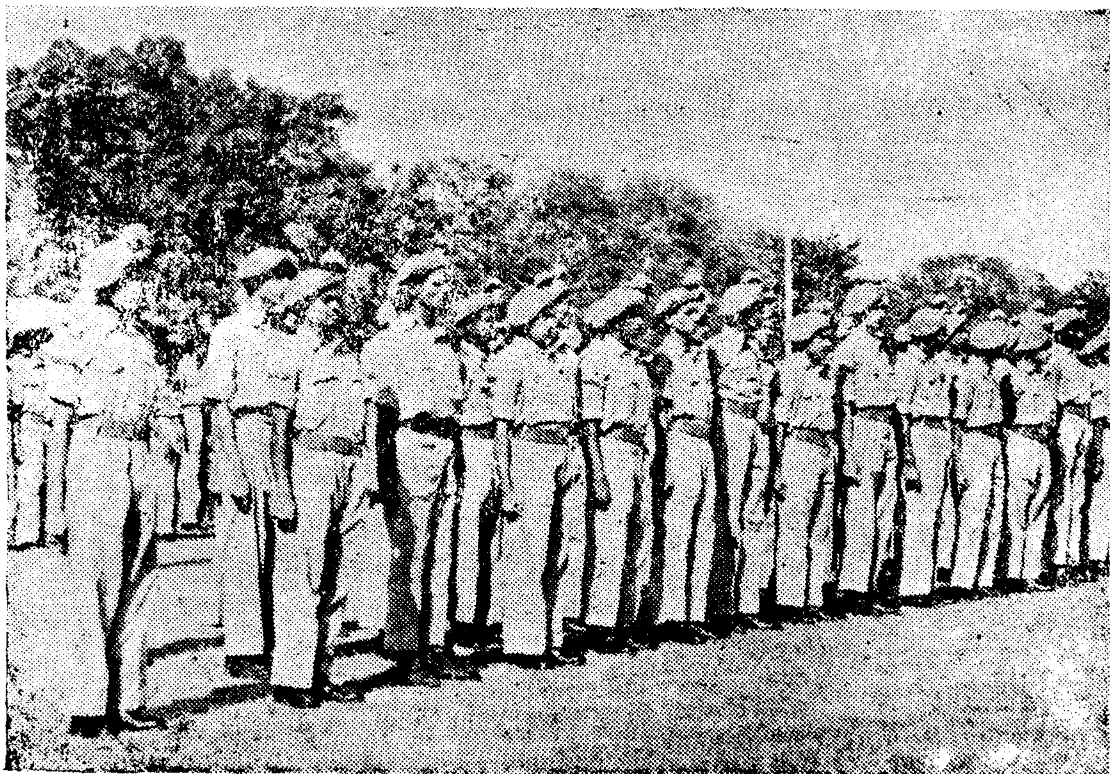
దక్షిణం: మేకల వీరయ్యభూమి.

పడమర: మేకల వెంకటేశ్వర్లుభూమి.

ఉత్తరం: అందుగుల నరసాయ వగైరాభూమి

యీహద్దుల మధ్య య 5-15ట్లు శేరీ మెరక భూమి ది 30-9-63పై కోర్టు వారి ఎదుట బహిరంగముగా వేలము వేయబడును. గాన కావలసినవారు పాటలో పాడుకొనవచ్చును. సర్కారు పాట – రు 2000

డి. రాధాకృష్ణమూర్తి
డిక్రిహోల్డర్ వకీలు.



జాతీయ రక్షణ దళం యన్. సి. సి. క్యాడెట్సు.

దేశంలోనే గాలిగుమ్మటాల తయారీ

తెల్లవారుఝామున విమానంవస్తున్న ధ్వని వినవస్తే భారతదేశ ఉత్తర సరిహద్దులలో దేశ రక్షణ బాధ్యతవహిస్తున్న మన జవాన్లకు అది మధురసంగీతమే అనిపిస్తుంది.

ఒకక్షణం అంతా హడావిడి_ కలకలం ధ్రువ కాంతిచ్ఛటా పరిరమ్యములైన శరన్మేఘ శకలమ్ములు దివినుండి భువికి దిగివస్తున్నట్లుగా విమానం నుంచి నెమ్మదిగా జారి క్రిందకు దిగుతాయి గాలి గుమ్మటాలు. జవాన్లు అవి ఎక్కడ దిగిందీ గుర్తించి హుటాహుటిగా అక్కడకు వెడతారు.

గాలి గుమ్మటాలు దిగినాయీ అంటే జవాన్లకు అదనపు సరఫరాలూ, సాధన సామగ్రి అందినాయన్నమాట.

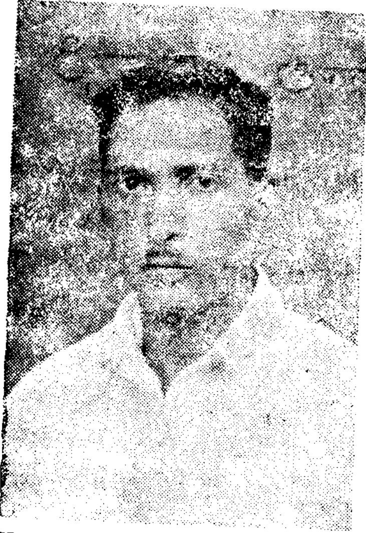
కొన్ని మాసాలుగా భారత వైమానిక దళం ఈ పురోగామి ప్రాంతాలకు సరఫరాలు చేరవేసే కార్యక్రమంలో నిమగ్నమైంది. ఈ కార్యక్రమ నిర్వహణలో గాలిగుమ్మటం ఒక ప్రధానమైన సాధనం.

ఇప్పుడు భారతదేశంలోని ఆర్డినెన్సు ఫ్యాక్టరీలలో ఎక్కువగా దేశంలోలభించే ముడిసరకునే ఉపయోగించి వేలసంఖ్యలో గాలిగుమ్మటాలు తయారు చేస్తున్నారు. నేటి అత్యవసర పరిస్థితిలో అవసరాలకు అనుగుణంగా ఈ గాలి గుమ్మటాల తయారీ శీఘ్రతరం చెయ్యబడింది.

ఒకవంక సరఫరాలు అందజెయ్యటానికి ఉపయుక్తమయ్యే గాలిగుమ్మటాలు, మరొకవంక గాలిగుమ్మటాల సహాయంతో దిగే సైనికులు వైమానిక సిబ్బంది వుపయోగించే ఇతర అనేక రకాల గాలిగుమ్మటాలు దేశంలో ఆర్డినెన్సు ఫ్యాక్టరీలలో తయారవుతున్నాయి.

గాలి గుమ్మటం తయారీ చాల క్లిష్టమైనది. అన్ని భాగాలూ సరిగా ఉందీ లేందీ అతి సూక్ష్మంగా పరీక్షించాలి. అందువల్లనే గాలి గుమ్మటం తయారీకి అవసరమయ్యే ప్రతి విడిభాగం అతిజాగ్రత్తగా అణువణువూ పట్టి చూస్తూ తనిఖీచేసి దోషంకనిపించిన భాగాలను ఏరివేస్తారు. ముడిసరుకు ఎన్నిక చెయ్యడంలో అత్యంత జాగరూకత వహిస్తారు. ఎక్కడైనా ఏదైనా చిన్న పొరపాటు, తప్పు జగిరితే ఎంత ప్రమాదమో బాగా తెలుసు కనుక తనిఖీ సిబ్బంది తమ విధిని అప్రమత్తులై ఎంతో జాగ్రత్తగా శ్రద్ధగా నిర్వహిస్తారు.

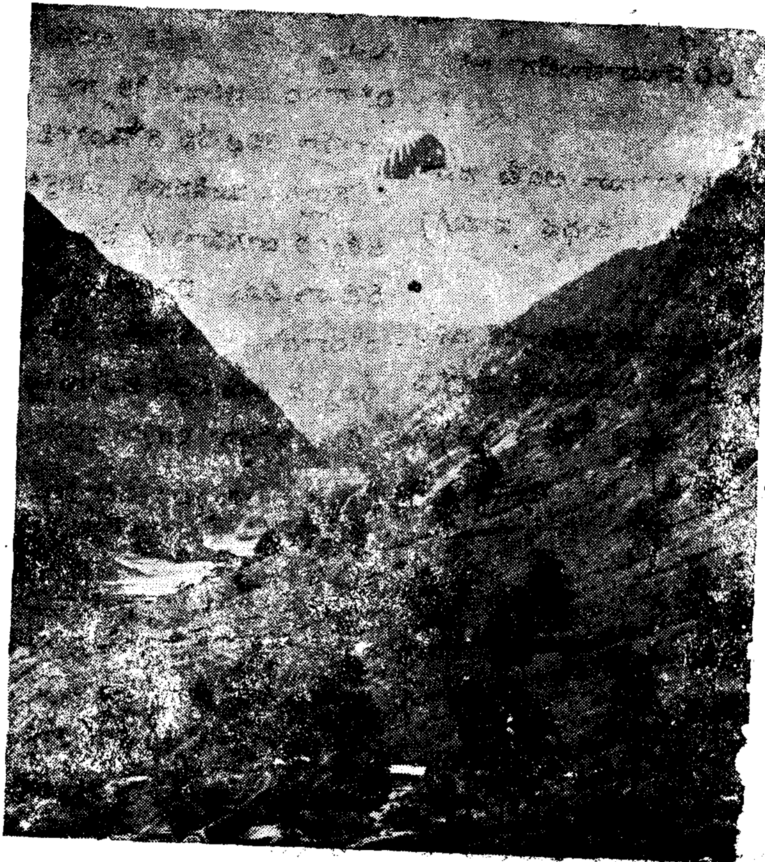
గాలిగుమ్మటం చట్రాలు భారతదేశంలోనే తయారవుతున్నాయి. గాలిగుమ్మటానికి జీవనాడిగా చెప్పదగిన నైలాన్ ు డు కూడా ఇండియాలోనే తయారవుతున్నది. గాలిగుమ్మటాలకు ఉపయోగించే వస్త్రం అవిచ్ఛిన్నంగా సరఫరా చెయ్యటంలో ప్రయివేటు రంగంలోని జవుళిమిల్లుల రక్షణ శాఖ సంస్థతో సహకరిస్తున్నాయి.



స్వర్గీయ తాడేపల్లి పురుషోత్తం గుంటూరు నివాసి. లారీఓనరు. మంచితనానికి- ఋజుప్రవర్తనకు-ఆత్మీయతకు ఆదర్శాలకోసం జీవితం సాగించి తరించిన కష్టజీవి. యీమిత్రుని ఆత్మకు శాంతికలుగుగాక !

(21 వ పేజీ తరువాయి)

విమానం నుంచి గాలిగుమ్మటం సహాయంతో కోడిగుడ్లు, పశువులు, మందులు మందుగుండుసామగ్రి, ఆయుధాలు జీపుకార్లు, ఏవైనా సురక్షితంగా జారవిడువవచ్చు- నమ్మండి జీపుకార్లు కూడా గాలిగుమ్మటాల సహాయంతో విమానం నుంచి జారవిడువవచ్చు.



పశ్చిమ గోదావరి జిల్లా-

లేఖ

ఆర్యా!

పశ్చిమగోదావరిజిల్లాలో ప్రభుత్వంవారిచే బస్సులు జాతీయం చేయబడినతర్వాత ప్రయాణీకులకు యిబ్బందులు జాస్తీ అయినవి.

డిపోలనుండి బస్సులు సక్రమంగా సరియైన వేళకు స్టాండుకురావటంలేదని ప్రయాణీకులు గంటలకొలది ఆగివుండవలసినట్లుగా గుర్తింపబడ్డది. ఈ జిల్లాకు సర్వీసునిమిత్తం పంపబడిన చాలాబస్సులలో చెడిపోయినవానిసంఖ్య చాలాగా వున్నదట. గేరుబాక్సులు లేక తాడేపల్లిగూడెంలో బస్సులనడక కొన్నాళ్ళు స్తంభించిపోయినట్లు వార్త! సామానులు డిపోలలో లేకనూ, వున్నా వాటిని వేళకుబిగించి బాధ్యతతో సరియైనవేళకు బస్సుల బయలుదేరతీసే వారులేకపోవటంకూడా ముఖ్యమే. అధికారాలు లేవంటూ రిపేర్సునిమిత్తం బస్సులనుఆపటం జరుగుతుంది. ఇక కండక్టర్లు ప్రయాణీకులతో ప్రవర్తించటంవిషయంలోనిత్యంబాధపడేప్రయాణీకులు చెప్పే మాటలవలన మర్యాదకుబదులు దురుసుతనం, నిర్లక్ష్యం ముఖ్యంగాగుర్తించినట్లు వార్త. డైరెక్టుఎక్సుప్రెస్ బస్సులు నడుపబడుతున్న తర్వాత ప్రయాణీకులు కొంత సుఖపడుతున్నట్లు భోగట్టా.

ఈ జిల్లాలో ముఖ్యంగారోడ్లుమంచివికావనే చెప్పాలి. ముఖ్యంగాడెల్టారోడ్లు మరీఅధ్వాన్నం. ఒకేబండి పోగలిగినట్లుంటాయి. లారీరవాణా ముఖ్యంగా దెబ్బతింద. మైలుకు రూపాయి వంతునకూడా కిరాయి గిట్టటంలేదు. పన్నులు సామానులఖరీదు ఇతరఖర్చులు వగయిరాలు పెరిగినట్లు భోగట్టా. ఆకివీడువద్ద కృష్ణాజిల్లాతో కలిపేవంతెన లారీ రవాణాకు వీలుకల్పింపనందున సరుకు రవాణాలో దూరంతిరిగిరావలసి వస్తుంద. ప్రజలు, పరిశ్రమదారులు యిబ్బంది పడిపోతున్నారు.

డైరెక్టు ఎక్సుప్రెస్సు బస్సుల నడకవలన టాక్సీలకు గిరాకీ తగ్గినట్లు వార్త. ప్రభుత్వానికి అప్పుసేకరణ పథకం క్రింద సొమ్ము రవాణా ఆపరేటరులనుండి అధికారుల వత్తిడివున్నా వసూలువిధానంలో యూనియన్ ముఖ్యపాత్ర వహించి డైరెక్టుగా బ్యాంకులో చెల్లించి రశీదులు అధికారులకు ఇవ్వటం జరుగుతున్నట్లు వార్త. ఆర్.టి.డి. ఆఫీసుపనులు సక్రమంగానే సాగుతున్నవట. ఈ జిల్లాలోవుండే ట్రాక్టర్లు విశాఖపట్నంజిల్లాలో పనుల ని॥ వెళ్ళినందున వాటి భోగట్టా పూర్తిగా తెలియలేదు.

బస్సు రేట్ల హెచ్చింపు ప్రతిపాదనకు స్వస్తి

ప్రజాభిప్రాయాన్ని పాటించి ఈ నిర్ణయం చేసినట్టు రవాణా మంత్రి శ్రీ గురుమూర్తి ప్రకటన.

రవాణా కార్పొరేషన్ లోటును భర్తీచేయుటకు ఇతరమార్గాలను సూచించినట్లు వివరీకరణ. రాత్రి బస్సుసర్వీసులలో అదనపు సౌకర్యాలు కలుగజేసే ప్రతిపాదనను కార్పొరేషన్ పరిశీలిస్తున్నదని వెల్లడి.

మైలుకు ఒక నయాపైస వంతున బస్సు రేట్లను పెంచాలన్న రోడ్డురవాణాకార్పొరేషన్ సూచనను అమలు పరచరాదని ప్రభుత్వం నిర్ణయించిందని నేడిక్కడ రవాణా మంత్రి శ్రీ బి. గురుమూర్తి ప్రకటించారు.

ప్రస్తుతం నగర రూట్లలో మైలుకు, ఆరు నయాపైసలు ఇతరత్రా మైలుకు అయిదు నయాపైసలు వసూలు చేస్తున్నారు.

బస్సు రేట్లు పెంచాలని కార్పొరేషన్ సూచించింది. ఈ విషయాన్ని రాష్ట్ర గెజెట్టులో ప్రకటిస్తూ, అభ్యంతరాలుంటే ప్రజలు తెలపాలని ప్రభుత్వం కోరింది.

ప్రజాసంస్థలనుంచి అనేక విజ్ఞాపనలు అందినవని మంత్రి చెప్పారు. ప్రస్తుత ఆర్థిక పరిస్థితులలో రేట్లు పెంచడానికి శాసనసభ్యులు, పార్లమెంటు సభ్యులు సుముఖంగా లేరన్నారు.

ప్రజాభిప్రాయానుగుణంగా, బస్సు రేట్లు పెంచరాదని ప్రభుత్వం నిర్ణయించిందని, ఈ ఏడాది బడ్జెట్‌లో సంభవించవచ్చున్న కోటి రూపాయల లోటు భర్తీ చేయడానికి అనేక ప్రతిపాదనలు ప్రభుత్వం చేసిందని మంత్రి చెప్పారు.

అదనపు కేంద్రి సుంకాలకు రు. 60 లక్షలు రాష్ట్ర సర్చార్జీలకు రు. 40 లక్షలు కేటాయించడంతో బడ్జెట్‌లో ఒక కోటి రూపాయలు లోటు ఏర్పడగలదని, ఈ లోటు భర్తీకి బస్సు రేటు పెంచడం అవసరమని కార్పొరేషన్ పేర్కొన్నది.

పరిపాలనా ఖర్చు తగ్గించుకోవాలని, బస్సుల నిర్వహణ ఖర్చు తగ్గించుకోవాలని, బస్సులలో ప్రయాణీకులు కూర్చునే అవకాశాలను పెంచాలని బస్సులు పయనించే దూరాన్ని పెంచాలని ఇటువంటి పెక్కు సూచనలను ప్రభుత్వం చేసింది.

రు 4 55 కోట్ల ప్రభుత్వం పెట్టుబడిపై 1963-64 కు ఇవ్వవలసినవడ్డీ రు. 21 లక్షల చెల్లింపును ప్రభుత్వం వాయిదా వేసిందని మంత్రి పేర్కొన్నారు.

కార్పొరేషన్‌లో అదనపు సిబ్బంది ఉన్నప్పటికి గైర్ హాజర్ సంఘటనలు కనిపిస్తున్నవని ఈ పరిస్థితిని చక్కపర్చడానికికార్పొరేషన్ ప్రత్యేకంగా శ్రద్ధ వహించాలని మంత్రి అన్నారు.

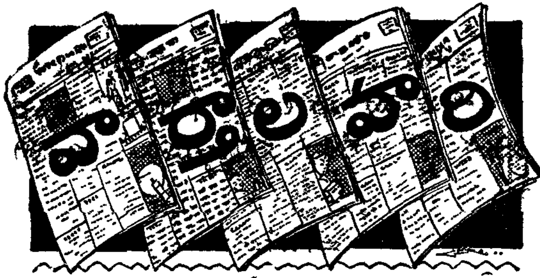
దూరప్రాంతాలకు సరాసరిపోయే రాత్రి బస్సు సర్వీసులద్వారా రు. 6 లక్షలు అదనపు ఆదాయం రాగలదని, కాలక్రమేణా ఈ సర్వీసుల ద్వారా రు. 10 లక్షలు ఆదాయం రావచ్చునని మంత్రి అన్నారు.

దూరప్రాంతాల రాత్రి సర్వీసులలో ప్రయాణించే ప్రయాణీకులకు అదనపు సౌకర్యాలు కలుగజేసే ప్రతిపాదనను కార్పొరేషన్ పరిశీలిస్తున్నది.

సమర్ధతా నిర్వాహణ, తక్కువ బస్సు రేట్లు సౌకర్యాల పెంపుదలపై రవాణా జాతీయకరణ పద్ధతి విజయవంతం కావడం ఆధారపడి ఉంటుందని, అట్టి ప్రయోజనాలను సాధించగలిగినప్పుడే జాతీయకరణ ఉద్దేశం ఫలిస్తుందని మంత్రి చెప్పారు.

=:×:=

ఆంధ్రప్రదేశ్ కార్పొరేషన్ బస్సులకు సరియైన బ్యాటరీలు సప్లయి లేనందున లైటింగు విధానం సరిగా లేనందున కూడ ప్రయాణాలు ఆటంకమయినట్లువార్త.



ప్రయాణీకుల రవాణా సర్వీసులో గల లోపాలోపాలతోపాటు గిట్టుబాటు విషయము సకారణంగా హెచ్చురేట్లను తగ్గించే పద్ధతులు గుర్తించి మరే విధమైన యితర పరిశ్రమలు యిల్లాంటి వానితో పోలిస్తే కలిగే తేడాలు తెలపమంటూ కేరళ ప్రభుత్వం ఒక కమిటీని నియమించింది.

రాష్ట్రంలోగల రోడ్డురవాణాభివృద్ధి దృష్ట్యా తగిన సలహాలను సూచించేందుకు గిట్టుబాటు రేట్లు ప్రమాణాన్ని సూచించేందుకు సాంకేతికాభివృద్ధికి ఆర్థికాభివృద్ధికి అవసరమైన పద్ధతులను వ్యవస్థీకరించేందుకు రాజస్థాన్ ప్రభుత్వం మరొక అధికార కమిటీని నియమించారు.

ఫెడరేషన్ ఆఫ్ ఆంధ్రప్రదేశ్ ఛాంబర్ ఆఫ్ కామర్సు అండ్ యిన్‌డస్ట్రీస్ వారు ప్రభుత్వాని కొక విజ్ఞప్తి చేస్తూ సేల్సుటాక్సు చెక్ పోస్టుల వద్ద పరిశీలన నిమిత్తం రోడ్డు రవాణా శకటాలను ఎక్కువకాలం నిలుపవద్దని కోరుచూ అట్టి పరిశీలన కధికారం కల్గించే రూల్సుతయారు చేసేటప్పుడు పరిశ్రమకు సంబంధించిన సంస్థల సలహా సంప్రదింపులు పొందవలసిందని కోరారు.

కమర్షియల్ టాక్సును ఎగవేయకుండా నిరోధించటానికి యీ చెక్ పోస్టుల నిర్మాణం జరిగినా పరిశీలన జరిగేచోట వున్నవారు బిల్లులున్నా రవాణా అయ్యే సరకులకు లంచం తీసుకొని, రవాణాననుమతించటం వలన విఖువుదల నివారణకు లంచం తీసుకోవటం వలన ప్రభుత్వాన్ని మోసగించటం జరుగుతున్నట్లు గుర్తించబడింది. రవాణా పరిశ్రమదారులుఅట్టి అక్రమ రవాణాను అరికట్టేందుకు ప్రయత్నించాలని ఫెడరేషన్ వారు అభ్యర్థిస్తున్నారు.

* * *

రాష్ట్రాలన్నిటికి మధ్య దేశవ్యాప్తంగా జాతీయ రహదారులపై లారీరవాణా సౌలభ్యాన్ని కలిగించేందుకు సింగిల్ పాయింటు పన్ను విధానం ఒప్పుకోబడుతున్నప్పటికీ కేరళ మద్రాసు – మైసూరు, ప్రభుత్వాలు యింకా యీ చర్యను పరిశీలన స్థాయిలోనే స్థంభింప చేసినందున పరిశ్రమదారులకు తీరని నష్టము కష్టము వాటిల్లుచున్నదని అట్టి స్థంభనను తొలగించేందుకు ఆయా రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలపై ఒత్తిడి కలిగించమని మైసూరుస్టేట్ లారీఓనర్సు అసోసియేషను వారు కేంద్రమంత్రి శ్రీ రాజ్ బహద్దూర్‌ను కోరారు.

* * *

లారీలు, బస్సులు వగైరా మోటారు బండ్లు రిజిస్ట్రేషను నిమిత్తం గాని ఫిట్‌నెస్ నిమిత్తం గాని రవాణాధికారుల వద్దకు తేబడినప్పుడు అట్టి వాని తనిఖీ ఒక్క యిన్‌స్పెక్టర్లచేత చేయించే బదులుగా యిన్‌స్పెక్టరుతో సమానంగా తెలిసిన నాన్ అఫిషియల్ మెంబరుతో కలిపి యిన్‌స్పెక్షన్ బోర్డునొకదానిని నియమించి దాని సహాయంతో నిర్వర్తించటానికి పంజాబ్ ట్రాన్స్‌పోర్టు అధికారులు ఒప్పుకొన్నారు.

* * *

సికిందరాబాద్ మీటర్ గేజి లైనులో రైలు ప్రమాదాల నివారణకు రంగు లైటు సిగ్నలింగ్ విధానం ఏర్పరచాలని నిర్ణయించబడింది.

* * *

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.